Piotr Kulpa

Pogoń za nadludzką wydajnością : marzenia o niezwykłych maszynach w "Nadsamcu" Alfreda Jarryego

Kultura Popularna nr 2 (48), 50-54

2016

Piotr Kulpa

Pogoń za nadludzką wydajnością. *Marzenia o niezwykłych maszynach w* Nadsamcu *Alfreda Jarry'ego*

DOI: 10.5604/16448340.1226679

Piotr Kulpa – doktorant literaturoznawstwa na Uniwersytecie Kazimierza Wielkiego. Jego zainteresowania badawcze to: literatura polska przełomu XIX i XX wieku w perspektywie nowoczesnych przeobrażeń świata. E-mail: piotrkulpa7@wp.pl

XIX wiek nazwać można stuleciem maszyn. Rewolucja przemysłowa zapoczątkowana w XVIII wieku spowodowała skok technologiczny, z jakim nikt wcześniej nie miał do czynienia. Dzięki temu w XIX wieku powstała między innymi publiczna kolej, specjalistyczne maszyny górnicze, pierwsze aparaty fotograficzne, pojazdy spalinowe i rowery. Wtedy też powstała niezliczona liczba projektów i prognoz związanych z przyszłą wizją stechnicyzowanego świata. Ten okres to czas marzeń o nadludzkiej wydajności. Maszyny dają człowiekowi siłę, która z założenia przekracza jego ograniczone, fizyczne możliwości. Nowoczesne wynalazki były pomyślane jako narzędzia, które miały ułatwić życie całej ludzkości we wszystkich jej sferach, ale, jak pisze Wojciech Tomasik, „technologiczne przyspieszenie, którego świadkiem jest wiek XIX, budziło obawy właśnie w kwestii tego, czy i jak szybko do nowego, „sztucznego" otoczenia potrafi się dopasować sfera ludzkiej duchowości" (Tomasik, 2007:12). Człowiek, w swoim wnętrzu, popadał najczęściej w jedną z dwóch skrajności. Z jednej strony rozwój maszyn powodował u podróżnych przenikliwy strach przed nieznanym, z drugiej – wywoływał niezdrowe sny o potędze.

W 1891 roku w „Kronikach tygodniowych" Bolesław Prus podzielił się ze swoimi czytelnikami myślą nie nazbyt oryginalną, że „najlepszą maszyną jest człowiek, bo człowiek sam robi maszyny" (Prus, 1963:70). Co jednak, jeśli „najlepsza maszyna" zapragnie stać się jeszcze bardziej doskonała? Interesującą wizję tego problemu zarysował Alfred Jarry w powieści. *Nadsamiec* wydanej w 1902 roku i będącej swoistym podsumowaniem gwałtownych przeobrażeń, jakie miały miejsce w całym, właśnie zakończonym stuleciu. W utworze zaprezentowana zostaje, jeśli można tak powiedzieć, fantastycznonaukowa koncepcja człowieka jako nieskończenie wydajnej maszyny, która musi wykazać się na dwu płaszczyznach – erotycznej i sportowej.

Rozpocznę od wątku sportowego, na który składa się rywalizacja między kwindemem kolarskim a pociągiem ekspresowym na trasie dziesięciu tysięcy mil[1]. Cykliści w tego typu rywalizacji pewnie byliby bez szans, gdyby nie *Perpetual-Motion-Food* (Pokarm Wiecznego Ruchu stworzony na bazie alkoholu i strychniny) – wynalazek genialnego, amerykańskiego chemika Williama Elsona. Pomysł zawodów pojawił się podczas kolacji w zamku Andre Marcueila, kiedy zgromadzeni goście rozmawiali na temat granic ludzkich możliwości. Najbardziej znamienne, choć nie przez wszystkich zgromadzonych gości uznane, okazały się słowa gospodarza, który stwierdził, że „siły ludzkie […] nie mają kresu" (Jarry, 2011:10). Te słowa utwierdziły Elsona w nadziei na powodzenie kolarzy w zmaganiach z lokomotywą, która była w tamtych czasach uznawana za niezrównaną maszynę. Wolfgang Schivelbusch pisze, że kolej opisywano jako ogromną, toczącą zwycięskie boje z czasem i przestrzenią siłę, dlatego często określano ją jako pocisk. Podróż pociągiem odczytywana była jako wystrzał z krajobrazu (Schivelbusch, 1977:53). W jaki sposób pokonać taką siłę za pomocą pracy ludzkich mięśni? Należy odpowiedzieć „przeciwnikowi" jego bronią. Kolarze napędzani nadzwyczajnym pożywieniem pilotowani byli dodatkowo przez automobil w kształcie… pocisku, co w początkowej fazie wyścigu umożliwiło im osiągnięcie zawrotnej prędkości – 120 km/h. Natomiast kiedy zapadał zmrok, cykliści, w sposób nieuczciwy i niewidoczny

1 Na przełomie XIX i XX wieku prasa często donosiła o podobnych zmaganiach. Dla przykładu tygodnik „Cyklista" 21 października 1895 roku podał informację o zwycięstwie niemieckiego kolarza z telegrafem, ponieważ udało mu się dostarczyć informację z Neustadt do Frankenthal w 56 minut, czyli o 7 minut prędzej niż za pomocą telegrafu. Zob. *Kroniczka sportowa*, „Cyklista" 1895, nr 6, s. 11.

dla pasażerów pociągu, złączali swój rower z prowadzącym ich pojazdem spalinowym, dzięki czemu wciąż dotrzymywali kroku pociągowi ekspresowemu. Po pewnym czasie automobil zmienia maszyna jeszcze bardziej niezwykła – machina latająca w kształcie trąby, która obraca się wokół własnej osi i rozbija powietrze tuż przed cyklistami, umożliwiając im osiągnięcie prędkości 250 (a następnie ponad 300) km/h.

Kolarze poruszają się naprzód z tak ogromną prędkością, że wydaje im się, iż żaden inny mechanizm poza biorącym udział w rywalizacji pociągiem, ani tym bardziej człowiek, nie byłby w stanie dotrzymać im kroku. Czyżby cykliści osiągnęli próg ludzkiej wytrzymałości? Świadczyć o tym może wydarzenie z trzeciego dnia rywalizacji, kiedy zawodnicy mają wrażenie, że coś w ich mechanizmie nie działa. Jakiś trybik w maszynie uległ zatarciu i blokuje jej pracę. Okazało się, że śmierć ponosi jeden z cyklistów – Jewey Jacobs, co radosnymi okrzykami zostaje przyjęte przez mechaników w pociągu. Śmierć kolarza w kwindemie okazuje się zatem „problemem technicznym", który należy jak najszybciej usunąć. Jacobs podpisał jednak przed wyścigiem klauzulę, że w żadnym wypadku się z niego nie wycofa, dlatego towarzysze nie mogą zrzucić go z pojazdu. Kapral Gilbey stwierdza: „Musi więc jechać, żywy czy umarły! Skoro sypia się na maszynie, tym bardziej można sobie na maszynie umrzeć – czemu nie? Zwłaszcza, że wyścig toczy się pod hasłem perpetuum mobile!" (Jarry, 2011:59-60).

Jewey Jacobs w imię idei wiecznego ruchu, wprawiony w pęd przez towarzyszy, wykonuje „martwy sprint". Maszyna składająca się z cyklistów nie może umrzeć, dlatego jej praca jest silniejsza niż śmierć.

Czwartego dnia wyścigu, w obliczu zbliżającej się porażki, wszyscy pasażerowie pociągu, chcąc uniknąć postoju, zaczęli rozbierać wagony, by spalić wszystko, co tylko nadaje się do spalenia. Na nic zdał się jednak ten akt rozpaczy. Kwindem mija linię mety przed lokomotywą, zwyciężając rywalizację dwóch niezwykłych maszyn. Cykliści z pomocą technologii i drobnych oszustw potrafili pokonać ogromną odległość szybciej niż wyspecjalizowana maszyna, ale nie osiągnęli największej wydajności. Metę przed nimi osiągnął ktoś inny – cyklista-widmo, którym później okaże się być Andre Marcueil, tytułowy Nadsamiec. Inny z cyklistów – Ted Oxborrow, uzna to za jedyny niewiarygodny wypadek podczas rywalizacji.

Nadsamiec osiągnął na rowerze większą produktywność niż jakakolwiek inna maszyna. Sprawdził się więc na płaszczyźnie sportowej. Swoją wydajność chciał potwierdzić również w sferze erotycznej, by udowodnić swoje słowa, które otwierają utwór Jarry'ego, że „miłość to akt bez znaczenia, można ją bowiem uprawiać w nieskończoność" (Jarry, 2011:7). Bohater już podczas wygranego przez siebie wyścigu dokonywał licznych gwałtów, by później, pod okiem naukowców, pobić z córką Williama Elsona – Ellen wszelkie mityczne rekordy miłosne.

Marcueil osiąga szczyt wydajności i staje się bożyszczem tłumu. Jest oklaskiwany jak sportowa gwiazda, aktor czy król, ponieważ pokonał w sobie człowieka, który poprzez swoje słabości jest pośmiewiskiem i wstydem, czyli spełnił główny postulat nietzscheańskiego Zaratustry (Nietzsche, 1922:7). Nadsamiec jest realizacją marzeń ludzkości o niespotykanej potędze, które od przełomu XIX i XX wieku na oczach widzów będą musieli realizować wszyscy, pragnący władzy i sławy, co sprawi, że człowiek będzie usiłował zbliżyć się do wydajności maszyny, by następnie tę barierę przekroczyć.

Narrator stwierdza, że miłość Marcueila jest mechaniczna, dlatego ten może ją uprawiać w nieskończoność, jednak nieograniczenie tego typu

miłości wiąże się z końcem kobiety i prawdziwej, czyli duchowej miłości. Ellen zakochuje się w Nadsamcu, dlatego jej ojciec chce doprowadzić do ślubu z mężczyzną. Elson stwierdza, że skoro Marcueil stał się maszyną, to wyłącznie inna maszyna będzie w stanie zmusić go do duchowej miłości. Inżynier Arthur Gough uznaje, że skonstruuje tę najbardziej zdumiewającą maszynę, ponieważ: „Skoro człowiek ów stał się mechanizmem, należało sprawić – w imię przywrócenia niezbędnego porządku świata – by inny mechanizm sfabrykował… duszę" (Jarry, 2011:131-132). Ostatecznie Nadsamiec zwycięża, sprawiając, że maszyna nie wywołuje u niego miłości do Ellen, lecz sama się w nim zakochuje. Na skutek awarii skonstruowanego w pośpiechu sprzętu Marcueil ponosi jednak śmierć.

Rower w powieści Alfreda Jarry'ego okazał się maszyną, na której wygrany wyścig był zapowiedzią mechanicznych i bezdusznych rekordów miłosnych Nadsamca. Wydaje się, że pokonanie na nim dziesięciu tysięcy mil było przygotowaniem do erotycznych wyczynów przekraczających granice ludzkich możliwości, ale i jednocześnie bariery norm społecznych. Temat miłosnych zaburzeń i roweru pojawia się również w utworze wydanym w 1903 roku, czyli w podobnym, co powieść Jarry'ego, czasie. Mowa o *Ze wspomnień cyklisty* Bolesława Prusa, gdzie główny bohater również śni nie o jednej kobiecie, lecz o całej ich zbiorowości. Anastazy Fitulski nie potrafi obdarzyć żadnej z pań gorącym uczuciem i, kierując się pożądaniem, wciąż zmienia obiekty swoich westchnień. Po kolejnej zawiedzionej miłości, cierpiąc na bezsenność, Anastazy udaje się do lekarza, który stwierdza, że ten nie jest chory, ale zatracił równowagę i, aby ją odzyskać, musi wybrać się na rowerową przejażdżkę poza miasto, ponieważ rower, w opinii doktora, jest lekarstwem silniejszym niż narkotyk. Niedługo po wizycie u lekarza bohaterowi śni się, że ten stawia diagnozę, iż jego pacjent doznał obłędu na tle erotycznym. Od tej pory właśnie obłędu będzie obawiał się najbardziej, dlatego wsiada na leczniczą maszynę i udaje się na wyprawę, która, podobnie jak machina miłosna u Nadsamca, ma uleczyć jego zranioną duszę. Rywalizacja na rowerze w powieści Jarry'ego jest zatem dowodem nieludzkiej wydajności Marcueila, natomiast w przypadku Fitulskiego spokojna przejażdżka ma mu przywrócić pełnię człowieczeństwa.

Problem polega na tym, że na cześć Prusowskiego cyklisty nikt nie będzie wiwatował. Chłopi uznają rower za diabelski wynalazek. Zamiast „welocypedem" nazywają go „lucyperem" (Prus, 1936:243). Na mecie wyścigu na Nadsamca nie czekała wiwatująca publiczność z bardzo prozaicznej przyczyny – pokonał dystans dużo przed planowanym terminem ukończenia zawodów. Swoim wyczynem miłosnym zyskał jednak ogromne uznanie tłumu. Anastazy jazdą na rowerze nie przekracza żadnych barier. Sama maszyna nie zrobi na nikim takiego wrażenia, jak człowiek, który z jej udziałem dokonuje niezwykłych osiągnięć.

To stwierdzenie leży u podstaw rozwoju zawodów kolarskich od zarania ich dziejów. Niemiecki badacz – Ralf Pulla stwierdził, że już od około 1880 roku nauki postulowały wspólny, biomechaniczny rozwój zawodnika i roweru, a kolarz określany był jako mniej lub bardziej skomplikowana maszyna, podlegająca procesowi optymalizacji, podobnie jak skrzynia biegów w sportowym samochodzie (Pulla, 2004:89-90). Już w XIX wieku tor kolarski stał się naukowym laboratorium. Dla przykładu, francuski medyk Philippe Tissié wykorzystywał zawody kolarskie, aby czerpać wiedzę o fizjologii ludzkiego organizmu i mechanizmach wyczerpania, dlatego podczas jednego z wyścigów w 1893 roku w Bordeaux aplikował kolarzom różne substancje i obserwował, jak zawodnicy podczas 24-godzinnej rywalizacji będą na nie reagować (Pulla, 2004:100).

Przez cały XX wiek naukowcy usiłowali stworzyć dla sportowców własny *Perpetual-Motion-Food*. Pogoń za przynoszącą sławę i pieniądze nadludzką wydajnością okazała się wystarczającym usprawiedliwieniem do nielegalnych praktyk dopingowych w kolarstwie. Najgłośniejszą dyskusję wywołała sprawa Lance'a Armstronga, któremu za stosowanie niedozwolonych środków zabrano aż siedem zwycięstw w Tour de France – najważniejszym kolarskim wyścigu na świecie. Inny wielokrotny triumfator tej imprezy – Jacques Anquetil miał dosadnie stwierdzić w 1967 roku, że trzeba być idiotą, by wierzyć, że kolarze mogą ścigać się w tym tempie cały rok bez żadnego wspomagania (Papuczys, 2015:154). Z biegiem lat zawodnicy w światowym peletonie zaczęli przypominać „świetnie zaprogramowane maszyny" (Papuczys, 2015:171). Co ciekawe, wciąż nie brakuje zagorzałych obrońców kolarzy przyłapanych na tym oszukańczym procederze. Dla rzeszy widzów liczą się legendarne osiągnięcia, a nie sposób, w jaki zawodnicy do nich dochodzili. Przykładem może tu być niesłabnąca popularność włoskiego kolarza Marco Pantaniego, który swego czasu również został przyłapany na dopingu. Zawodnik w 1999 roku został wykluczony z prestiżowego wyścigu Giro d'Italia, w czym większość kibiców dopatruje się przyczyny jego śmierci w wyniku przedawkowania kokainy.

Zapoczątkowany w XIX wieku okres marzeń o nadludzkiej, wręcz mechanicznej wydajności trwa do dziś. Ówczesne obawy, o których wspomina Tomasik, że sfera ludzkiej duchowości nie zdoła dopasować się do dynamicznie przeobrażającego się świata techniki okazały się całkowicie zasadne. Człowiek wciąż marzy o niespotykanej potędze, jaką upatruje w nieustannym postępie nauki. Nie jest to z pewnością choroba, ale raczej, podobnie jak w przypadku diagnozy Fitulskiego, utrata równowagi, której wciąż nie możemy odzyskać. Żadna maszyna nie wydaje się ludziom tak doskonała jak człowiek. Mimo to wciąż czujemy niedosyt, dlatego ciągle w swoim otoczeniu szukamy superbohaterów, którzy dokonają czegoś więcej niż jesteśmy sobie w stanie wyobrazić. Opowieści o Batmanie, Supermanie, Spidermanie i Nadsamcu są realizacjami tego samego niespełnionego pragnienia – marzenia o człowieku-maszynie.

BIBLIOGRAFIA

Jarry A. (2011). *Nadsamiec. Powieść nowoczesna*. przeł. W. Brzozowski, J. Gondowicz. Kraków.

„Kroniczka sportowa", *Cyklista. Tygodnik ilustrowany sportowi cyklowemu poświęcony* 1895, nr 6.

Nietzsche F. (1922). *Tako rzecze Zaratustra*. przeł. W. Berent. Siedlce-Toruń.

Papuczys J. (2015) *Tour de France jako przedstawienie kulturowe*. Kraków.

Prus B. (1936). Ze wspomnień cyklisty. [w:] *Nowele, opowiadania, fragmenty*. t.3, Warszawa.

Prus B. (1963). *Kroniki*. t.13. oprac. Z. Szweykowski. Warszawa.

Pulla R. (2004) *Radfahren als „Maschinensport". Technisierung von Sportgerät Und Athlet im 20. Jahrhundert.* [w:] „Dresdener Beiträgezur Geschichte der Technikwissenschaften", 29, (89-118).

Schivelbusch W. (1977). *Gwschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*. Frankfurt/M.

Tomasik W. (2007). *Ikona nowoczesności. Kolej w literaturze polskiej*. Wrocław.